

„Osttangente“ - investorengesteuerter Straßenbau zu Lasten von Natur-, Wohn- und Wohnumweltqualität? [1. Fassung]

„Wir wollen aber nun einmal keinen investorengesteuerten Städtebau - und wir können auch andere Städte nur davor warnen und sie auffordern, es uns nachzumachen.“ (Alt-Oberbürgermeister Georg Kronawitter/München. DER SPIEGEL 49/2004, S. 201)

1. Eine zusätzliche zweite Autobahn-Anbindung nur für Logport?

1.1 IHK: „Stadt verzögert das Projekt Osttangente“

So ist in der WAZ Nr. 164 (18.07.2005) der erneute Vorstoß aus dem Unternehmen „Hüttemann Logistik GmbH“ (früher: Frachtenkontor) für die Verwirklichung der dort schon lange geforderten „Osttangente“ überschrieben.

In die Diskussion um die „Osttangente“ im Rheinvorland Rheinhausens als neue, zusätzliche Anbindung des Logport-Geländes an die Autobahn A 40 schaltete sich also erneut das Logistik-Unternehmen „Hüttemann Logistik GmbH“ ein. Dieses Mal äußerte sich Thomas Hüttemann, einer der beiden Junior-Geschäftsführer. Er schrieb in seiner Eigenschaft als Vizepräsident und Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Logistik der IHK Duisburg-Wesel-Kleve. Er sieht - wie schon bei vielen früheren Äußerungen aus seinem Logistik-Unternehmen - die Realisierung der „Osttangente“ weiterhin als zwingend erforderlich an.

- Die über 40 Millionen Euro teure neue Sonderzufahrt L 473 n betrachtet er - aus Autobahn-Sicht - nur als eine südöstliche Anbindung (vom Logport-Gelände aus nordwestlich!). In Richtung Ruhrgebiet sei der „Umweg“ über die L 473 n (bis zu 20 km?) zu groß.

Die „Osttangente“ müsse daher für den LKW-Schwerlastverkehr aus dem Nordwesten (vom Logport aus nach Nordosten) zusätzlich gebaut werden.

1.2 Argumente gegen eine unnötige zweite, neue Anbindung

Der Logistik-Geschäftsführer nimmt wieder einmal nicht auf die einsichtigen Argumente der Gegner einer zweiten neuen Logport-Anbindung Rücksicht:

- Keine weiteren Fördermillionen für Logistik-Unternehmen, wenn für sie schon eine Sonderstraße (L 473 n) mit Millionenaufwand gebaut wird.
- Die sogenannte Kurzversion der „Osttangente“ bis zur Straßenbrücke der Solidarität (Rheinhausen-Hochfeld) ist für die Aufnahme des zusätzlichen LKW-Verkehrs nicht verkehrstauglich. Denn: a) Sie ist in ihrer 3-spurigen Ausführung schon jetzt zu schmal für den aktuellen Verkehr (Dauerstaus). b) Sie ist zu schwach ausgelegt für die Belastung durch mehrere Schwerlasten (40 Tonner). c) Der Abfluß durch Hochfeld zum Autobahnanschluß Marientor ist nicht gewährleistet. d) Dieser Zusatz-LKW-Verkehr belastet die Verkehrs- und Stadtimage-Situation Duisburgs (Innenstadt: Einkaufsstadt) erheblich. Städte sind bekanntlich nicht vorrangig für den LKW-Durchgangsverkehr gedacht.
- Damit ist eine Verlängerung der Osttangente über den Brückenkreislauf hinaus durch das Rheinvorland Rheinhausens und Asterlagens bis zur Autobahnauffahrt Essenberg schon jetzt vorprogrammiert. Diese große Betonvariante - von den Logistik-Lobbyisten immer wieder gefordert - steht demnach an als Folge-Baumaßnahme.

Aber:

- a) Wer soll die „Osttangente“ finanzieren? Wieder die Bürger aus ihren Steuergeldern?
- b) Wer ersetzt uns den Verlust an Lebensqualität im Rheinvorland? Der Zugang zum Naherholungs- und Landschaftsschutzgebiet Rheinvorland würde zerstört. Die gerade neu rekultivierten Flächen des Rheinparks links- und rechtsrheinisch wären für die Bevölkerung in ihrem Erholungswert gemindert.
- c) Ein ganz erheblicher Natureingriff wäre notwendig in einer sowieso schon durch den Straßenverkehr (sechs Autobahnen zerschneiden Duisburg!) erheblich zerstörten Stadtlandschaft.

Das alles und viele weitere gute Argumente nimmt der Logistik-Unternehmer Thomas Hüttemann nicht wahr, nur in seinen eigenen Logistik-Interessen verstrickt. Wenige Kilometer Umweg für Fahrten über den Rhein hinweg auf einer speziell für den Logistik-Standort gebauten Landstraße L 473 n sind für die Unternehmer-Familie Hüttemann angeblich nicht zumutbar.

1.3 Logistik-Zentrum „Logport“ auf unzulänglichem Krupp-Gelände!

Das ist für einen Duisburger Bürger, der sehr an einer lebenswerten Wohn- und Wohnumwelt hängt, mehr als ärgerlich. Denn - wie im Folgetext zu zeigen ist - hat eben diese Familie Hüttemann von Beginn an auf den für den Logistikbetrieb untauglichen Standort „Krupp-Ge-

lände“ (ehemals Krupp-Stahl sowie Krupp Maschinen-/Stahlbau) gesetzt.

Als Rheinhausener Bürger wußten Vater Wolf und die Söhne Thomas und Klaus Hüttemann genau:

- Das Krupp-Gelände ist nur mit einem Aufwand von mehreren 100 Millionen D-Mark (Euro) für einen Logistik-Standort aufzubereiten.
- Es hat eine unzulängliche Eisenbahn-Anbindung (u. a. zu alte, zu schwache Eisenbahn-Brücke über den Rhein).
- Der Krupp-Hafen ist versandet und unbrauchbar.
- Und vor allem für den massenhaften LKW-Schwerverkehr: Es besteht für den LKW-Verkehr keine taugliche Straßenanbindung an das für eine 500.000 Einwohner-Stadt in Deutschland einmalig dichte Autobahn-Netz Duisburgs (mit all seinen verheerenden Auswirkungen auf die Wohn- und Freizeitqualität!).

Sehenden Auges also setzte das Hüttemann-Imperium auf die Karte „Krupp-Gelände“ als Logistik-Zentrum „Logport“.

- Gab es keine Warnungen vor einer einseitigen Nutzung des 265 Hektar großen Geländes?
- Wie konnte es zu dieser Fehlentwicklung kommen?
- Welche Rolle spielte dabei die Hüttemann Logistik GmbH (der Frachtkontor)?
- Was hat das den Steuerzahler schon alles gekostet?

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit wird in einem ersten Schritt als Quellenstudie vor allem aus den Berichten der Tageszeitung WAZ darauf eine Antwort versucht.

2. Integrierte Mischnutzungen des Krupp-Geländes

Am 15.08.1993 wurde unsere „Hütte“ (Krupp-Stahl) geschlossen. Ende 1996 verließ die Krupp-Fördertechnik als Restbetrieb aus dem Krupp Maschinen- und Stahlbau uns in Richtung Essen. Damit war ein Industriearéal am linken Rheinufer Duisburgs (Stadtteil Rheinhausen) von 265 Hektar (2.650.000 m²) für alternative Ansiedlung und Bebauungen freigeworden.

„Anfang der 90er Jahre wurden auch in der Duisburger Sozialdemokratie noch die Chancen einer Umwidmung der Nutzung des ehemaligen Krupp-Geländes gesehen. Auf keinen Fall sollte die ganze Fläche nur als Industrie- oder Gewerbegebiet ausgewiesen werden. Von einem breiten Grüngürtel am Rande des Naturschutzgebietes Rheinaue Friemersheim war die Rede. Eine Biotopvernetzung hin zum Kruppsee und zum Toeppersee wurde angedacht. Aufgelockerte, durchgrünte Wohnbebauung an der Rheinfront sollte das Gelände

aufwerten. Die restlichen Flächen sollten allenfalls für emissionsarmes Gewerbe vorgehalten werden. Kurz: Die verantwortlichen SPD-Politiker und die Stadtverwaltung setzten auf die weichen Standortfaktoren, um das ramponierte Image Duisburgs als ‚Stadt Montan‘ aufzupolieren.“ (WAZ 16.09.1999). So lautete es in einem Leserbrief zu „Logistik-Zentrum“ des Verfassers.

Stattdessen wurde von Logistik-Vertretern eine einseitige Nutzung als „Logport“ durchgesetzt. Meilensteine dabei waren zweifellos der Kauf der Krupp-Restfläche durch die Duisburg-Ruhrorter-Häfen AG (s. u.), aber vorher schon die Flächenkäufe durch „Frachtkontor“ (Hüttemann Logistik GmbH). Die Logistik-Sackgasse und deren Folgeschäden - in dem o. g. Leserbrief des Verfassers angesprochen - waren so vorprogrammiert.

Dabei hatte anlässlich des Kaufs der Krupp-Restfläche der Vorsitzende des Aufsichtsrates der Hafengesellschaft, Helmut Wieczorek (SPD), noch ganz andere Vorstellungen entwickelt:

Es sollte ein Branchenmix auf dem Krupp-Gelände erreicht werden. „Da es sich bei den Neuansiedlungen vorwiegend nicht um Speditionen handeln soll, räumt Wieczorek auch die Spekulationen über zusätzliche Autoanbindungen aus dem Weg. Außer der geplanten L 473 N („Die werden wir auch kriegen!“) will die Hafag weitgehend auf die Schiene und den Rhein setzen.“ ... „Die L 473 N reicht völlig aus“, sagt Helmut Wieczorek.“ (WAZ Nr. 190, 14.08.1998).

Oberstadtdirektor Dr. Richard Klein und große Teile der SPD-Mehrheitsfraktion hielten nicht viel von „Logistik“ (schwere Lastwagen, riesige Lagerhallen/großer Flächenverbrauch, wenig Personal). Die Hafag hingegen wollte „... gern auf den Logistik-Zug aufspringen.“ Aber der Oberstadtdirektor bremste den Verkauf von Krupp-Teilflächen an die Hafag erst einmal ab (WAZ Nr. 245, 20.10.1993).

Das „Frachtkontor“ schuf indessen mit seinen historisch gewachsenen Beziehungen zu Krupp-Stahl (Hüttenwerk Rheinhausen) wegweisende Fakten: „Auf einem Teil der von der Hafag gewünschten Fläche hat sich übrigens inzwischen das Unternehmen ‚Frachtkontor‘ angesiedelt: ...“ (WAZ Nr. 245, 20.10.1993). Im Jahr vorher - Krupp-Stahl existierte noch - wurde hierzu berichtet: „Die Vermarktung des Krupp-Hüttengeländes läuft an: Das renommierte Unternehmen ‚Frachtkontor‘ hat dort ein 45 000 qm großes Grundstück gekauft und will darauf ein City-Logistik-Zentrum errichten. ... An dem 15-Mio-DM-Projekt ist auch die WM-Speditionsgesellschaft Bocholt beteiligt.“ Die Stadt Duisburg zeigte da noch große Zurückhaltung gegenüber derartigen Logistik-Vorstößen. „Mit der Zustimmung zum City-Logistik-Zentrum ließ sich die Stadt allerdings ungewöhnlich viel Zeit. Verwaltung und Teile der SPD befürchteten offenbar, daß damit eine einseitige Festlegung auf Firmen der Speditionsbranche erfolgen und das Verkehrsaufkommen zu groß werden könnte.“ ([!] WAZ Nr. 68, 20.03.1992).

In 1994 bewies der Oberstadtdirektor weiterhin viel Distanz zur einseitigen Logistik-Orientierung: „...: die Neunutzung des Krupp-Geländes ist eine Jahrhundertchance. Doch warnte der Verwaltungschef vor voreiligen Beschlüssen, was die Ansiedlung von Recycling- oder Logistikunternehmen betrifft: „Deren Flächenbedarf ist enorm. Auf den gesunden Branchenmix kommt es an!“ (NRZ Nr. 137, 15.06.1994).

Zur Abrundung wird noch eine IHK-Stellungnahme zur Umnutzung bei Krupp herangezogen, die in 1993 deutlich offener formuliert ist, als die aktuellen Aussagen des heutigen IHK-Vizepräsidenten Thomas Hüttemann. „Bei der Fläche kommt es wesentlich darauf an, ein integriertes Konzept zu entwickeln, also Aufbereitung und Neunutzung zu verbinden mit Maßnahmen der Qualifizierung und Technologieförderung“, sagte IHK-Geschäftsführer Reitzig.“ (WAZ Nr. 76, 31.03.1993).

Fazit: Anfang der 90er Jahre planten die Verantwortlichen in der Region - einschließlich der Umweltverbände - eher integrierte Mischnutzungen für die 265 ha Kruppfläche.

3. (Fehl-)Entwicklung in Richtung „reines Logistik-Zentrum“ - ein chronologischer Abriss -

Eingangs wurde der Münchener Alt-Oberbürgermeister Kronawitter zitiert. Er warnt vor einem investorengesteuerten Städtebau. Dieser wirkt in der Regel immer synchron mit investorengesteuerter Wirtschafts-, Verkehrs-, Strukturplanung. Die Kommunen - die derart hinter den Setzungen (Vorgaben) von Investoren „hinterherhinken“, entmachten so ihre eigene Gestaltungsfähigkeit. „Monopoly“ spielt dann nur noch das Großkapital. Wenn die Unternehmer und deren Banken das Investment wenigstens selbst finanzierten. Aber - wie die Fakten zur Logport-Entwicklung belegen - beanspruchen sie mehr staatliche Fördergelder (Steuergeschenke der Bürger), als sie selbst an eigenen Investitionsgeldern einsetzen.

Speziell herausgearbeitet wird dabei die besondere Rolle des Rheinhausener „Frachtenkontors“ (Hüttemann Logistik GmbH).

- 1) 20.03.1992 (WAZ Nr. 68): Wie oben angeführt, kaufte die Geschäftsführung von „Frachtenkontor“ schon Hüttenwerksgelände vor der Hütterschließung auf. Die „Hüttemänner“ wußten, wohin die Reise bei der Hütte ging und wer dort anzusprechen war. Denn: „Einst transportierte Frachtenkontor übrigens Massengüter für Krupp.“ (WAZ Nr. 68, 20.03.1992).
- 2) 30.09.1993 (WAZ): „ganz still und leise - ...“ kauft das Rheinhausener Speditionsunternehmen Frachtenkontor (Wolf Hüttemann) 50.000 m² (= 5 ha) der Kruppfläche für ein hoch-

modernes Logistik-Zentrum. Weiterhin bemüht man sich schon um eine Anschlußfläche.

- 3) 02.03.1996 (WAZ Nr. 53): Das Logistik-Unternehmen „Frachtkontor“ feiert seinen 40. Geburtstag. „Mittlerweile finden sich unter dem Dach der Holding Frachtkontor GmbH 20 Einzelgesellschaften mit 40 Niederlassungen in Deutschland, Großbritannien und den Niederlanden, die im nächsten Jahr 310 Millionen Mark mit einer Rendite von gut drei Prozent umsetzen sollen.“ Es hat „... vor drei Jahren zehn Millionen Mark in den Standort auf dem Krupp-Gelände investiert ,Werden Hafenausbaue und Kombi-Bahnhof realisiert, haben wir einen idealen Standort‘.“
- 4) 16.07.1996 (WAZ Nr. 165): Für eine Teilfläche von 500.000 m² (= 50 ha) zahlt die Landesentwicklungsgesellschaft (Land NRW) 13,2 Mio. DM an Krupp.
- 5) 17.08.1996 (WAZ Nr. 193): „... Hüttemanns Begehre sind 60 000 Quadratmeter Krupp'schen Grundstücks im Anschluß an das Gelände des Frachtkontors.“ „Jetzt aber will Hüttemann Ergebnisse sehen - **sonst, so drohte er** am Donnerstag im Beisein der Bürgermeister Bärbel Zieling und Friedel Genender deutlich, **sehe sich die Unternehmensgruppe** ,in einem Akt der Verzweiflung‘ **gezwungen, in Richtung Krefeld abzuwandern**.“ Diese erpresserische Forderung wird von dem Logistik-Unternehmer erhoben, obwohl „... sich Krupp-Chef Gerhard Cromme und Landesvater Johannes Rau darauf [verständigten], die ‚Filetstücke‘ des Areals nicht einzeln zu veräußern, sondern nach einer Paketlösung zu suchen.“ Aber das stört die SPD-Politiker Bärbel Zieling und Friedel Genender nicht. Sie kündigten an, „...“, sich für die Hüttemann'schen Pläne zu verwenden, ...“. SPD-Landtagsabgeordneter Manfred Bruckschen ist „... erbötig, ein Gespräch mit Wirtschaftsminister Wolfgang Clement zu vermitteln, ...“. „Darauf, ,daß Duisburg seinem Anspruch als Logistik-Zentrum endlich gerecht wird‘, setzt neben Wolf Hüttemann auch dessen Geschäftsfreund Ove Bang, Manager des schwedischen Stahlunternehmens Avesta Sheffield GmbH.“ Freunde helfen sich eben untereinander!
- 6) 24.05.1997 (WAZ Nr. 120) u. 17.09.1997 (WAZ Nr. 219): Das Logistikunternehmen „Frachtkontor“ will sich auf dem Krupp-Gelände weiter ausdehnen. Im Mai ist von einer 6,5 Hektar großen Fläche die Rede, im September wird von einem 7,3 Hektar großen Gelände gesprochen. Da gibt es allerdings Entsorgungsprobleme (Schadstoffbelastungen im Boden). „Laut [Wolf] Hüttemann ist hier auch die öffentliche Hand gefordert. ... Rückendeckung erhielt er von IHK-Vize Dr. Hans-Peter Martin: Er versprach, daß die Kammer sich dafür einsetzen wird, die Gespräche in die richtigen Bahnen zu lenken.“

„Daß Logistik das Zukunftskonzept für Duisburg und den linken Niederrhein ist, darin waren sich alle Diskussions- teilnehmer einig.“ Allerdings wird weiterhin die Anbindung des ehemaligen Krupp-Geländes an Straße und Schiene bemängelt.

- 7) 28.01.1998 (WAZ): 80 Mio. DM werden für die Infrastruktur- Ausstattung des aufbereiteten Krupp-Geländes veranschlagt.
- 8) 15.05.1998 (WAZ Nr. 113): Für die Abschlußarbeiten an der von der Landesentwicklungsgesellschaft (LEG NRW GmbH) erworbenen 50 ha Teilfläche - ehemals Krupp-Stahl - stellt das Land NRW 8,9 Mio. DM zur Verfügung. „Das Land NRW hat bisher Fördermittel von fast 15 Mio DM bereitgestellt.“
- 9) 17.06.1998 (WAZ Nr. 140): Die Hafag will die restlichen 210 ha des 265 ha großen Krupp-Geländes kaufen.
- 10) 15.08.1998 (WAZ Nr. 191): Genau 5 Jahre nach der Schließung von Krupp-Stahl (15.08.1993) stimmt der Aufsichtsrat der Hafag dem Kauf von 200 Hektar des restlichen Krupp-Geländes für 65,4 Mio. DM zu. Ein internationales Logistik-Zentrum (!) soll dort entstehen. „Die anderen Teile des Geländes hatte Krupp zuvor an den Grundstücksfonds des Landes [s. u.] und an die Firma Frachtenkontor [!] abgegeben.“ Ein „Logistik- und Industriestandort“ soll entstehen.
- 11) 18.08.1998 (WAZ Nr. 193): „Rund 360 Millionen DM will die Duisburg-Ruhrorter-Häfen AG (Hafag) in die ... Entwicklung des früheren Krupp-Hüttengeländes in Rheinhausen investie- ren.“
Helmut Wieczorek (SPD): U. a. je 20 Mio. DM für die Energie- versorgung, für die Wasserversorgung und Abwasserentsorgung, für die Nutzungsvorbereitung noch vorhandener Hallen- und Büroflächen, d. h. 60 Mio. DM alleine in die aktuelle Infra- struktur-Ausstattung (!).
- 12) 06.01.1999 (WAZ Nr. 4): Die Söhne Thomas und Klaus Hüttemann übernehmen die Führung in der Frachtenkontor- GmbH. Die Firma übernahm bekanntlich „... einen Teil der Krupp-Brache für die neue Niederlassung am Gaterweg ...“.
- 13) 04.02.2000 (WAZ): „Krupp-Umbau kostet 400 Millionen! Rund 86,5 Millionen Mark sollen Sanierung und Vermarktung des ehemaligen Krupp-Geländes vorantreiben.“ Das sichert die Investitionen bis Ende 2001. „Rund 400 Millionen Mark soll es inklusive Kaufpreis für das Areal insgesamt kosten, aus dem ehemaligen Krupp-Gelände das Logistik-Zentrum zu machen.“

- 14) 12.08.2000 (WAZ): Staatssekretär Kurt Bodewig aus dem Bundesverkehrsministerium bekam auf einer Diskussionsveranstaltung der Friemersheimer SPD „Contra“. „Mit, beziehungsweise gegen ihn, diskutierten Frachtenkontor-Chef Thomas Hüttemann und WLS-Direktor Hans Dieter Hojnacki. Beide Firmen setzen vorwiegend auf den LKW-Verkehr.“
- 15) 18.02.2004 (WAZ Nr. 41): Weitere 24,5 Mio. Euro Fördermittel fließen in den Ausbau des Logistik-Zentrums „Logport“. „Damit umfasst das Investitionsvolumen im Gebiet des alten Rheinhausener Hüttenwerkes mittlerweile 160 Mio Euro. Gut angelegtes Geld, wie es das rasante Anwachsen privater Investitionen belegt: Knapp 100 Mio Euro flossen mittlerweile an ungeförderten Investitionen in das Gelände.“

Bisher wurden also auf je 1,60 Euro an Steuermitteln der Bürger nur 1,00 Euro privat investiert. Ist das ein neues Kennzeichen der hochgelobten Privatwirtschaft/Marktwirtschaft? Oder umgekehrt: Warum wird dann nicht gleich in Landes- oder Kommunalbetriebe investiert, wenn das private Kapital sich derart zurückhaltend bei solch hohen Staatszuschüssen verhält?!

- 16) 06.06.2003 (WAZ Nr. 130): „Rheinhauser Frachtenkontor rollt ab sofort unter neuem Namen. ... heißt seit dem 1. Juni Huettemann Logistik GmbH.“
Das ist hilfreich: Da wissen die Politiker künftig hoffentlich, welche Interessen ein IHK-Vizepräsident Thomas Hüttemann vertritt. –

4. Keine investorengesteuerte Städteplanung!

Also - wie ausgeführt - auch keine investorengesteuerte Wirtschafts-, Verkehrs- und Strukturpolitik!

Die chronologische Auflistung spricht für sich. Die Fakten setzen die Logistik-Unternehmer, indem sie sich auf Flächen eines sterbenden Betriebes (hier Krupp-Stahl) festsetzen, um rechtzeitig Sachfakten zu schaffen.

Wollen Stadt und Land dann in ihren Planungen nicht so, wie die Logistik-Unternehmen beschlossen haben, wird mit dem Wegzug gedroht (erpreßt).

Kommune, Land, Bund und EU sind eigentlich nur noch nützliche Förderfinanciers, die selbstverständlich sämtliche Infrastrukturinvestitionen zu übernehmen haben, einschließlich der Aufbereitung des Geländes. Dazu gehört - so diese Pressure-Groups - natürlich auch die Finanzierung sämtlicher Verkehrsinfrastruktur für einen falsch gewählten Standort ohne ausreichende Schienen- und Straßenanbindung.

- Mit über 40 Mio. Euro wird dann nur für diesen Logistik-Standort die Autobahnanbindung L 473 n gebaut.
- Diese Straße ist noch nicht fertig, es liegen noch keine Daten über ihre tatsächliche Nutzung vor! Aber schon wird dringend und immer wieder eine "Osttangente" gefordert.
- Leider wird aber - ebenfalls mit Steuermitteln - gerade eine Krupp-Deponie linksrheinisch als „Rheinpark“ ausgebaut. Da kann man als Unternehmer schlecht gegen diese naturerhaltende Entscheidung eine Autobahnanbindung genau durch dieses Gebiet durchsetzen. Also geben sich die Logistik-Lobbyisten erst einmal mit einer völlig untauglichen „Kurzversion“ - scheinbar - zufrieden. Auf die massiven Forderungen nach Fortführung dieser Kurzversion am linksrheinischen Ufer bis nach Essenberg an die A 40 kann man jetzt schon setzen.

Wegen einiger eingesparter Fahrkilometer ihrer Schwerlasten will die Logistik-Lobby Rheinhausen, einem ganzen Duisburger Stadtteil, den Rheinzugang mit einer „Osttangente“ verbauen. Düsseldorf und Köln dagegen verlegten mit hohem finanziellen Aufwand ihre Rheinuferstraßen in Tunnels; die Bürger sollten unmittelbaren Rheinzugang erhalten. Frankfurt am Main hat bereits das Flußufer der Innenstadt an die Bürger zurückgegeben. Nun wird auch am Höchster Mainufer der Beton und Asphalt aufgebrochen, um für eine Flaniermeile 100 Platanen, Birnen- und Apfelbäume zu pflanzen und Rasen einzusäen (FR Nr. 166 / 20.07.2005). Mit einem 150-Millionen-Projekt will Mülheim die Bürger an die Ruhr holen. „Es ist in, am Fluß zu wohnen.“ (WAZ Nr. 165 / 19.07.2005). Nur die „Hüttemänner“ meinen, die Stadt Duisburg habe nur noch Logistik-Interessen zu vertreten, anstatt für die Lebensqualität ihrer Bürger zu sorgen.

- Früher bestimmte Krupp, wo es in Rheinhausen längs ging. Soll nun die Enkelgeneration der Krupp-Führungskräfte das in der Logistik-Branche weiter durchsetzen?! - -